

über den Markt zur Verfügung gestellt werden, so sind für diese Leistungen seitens der zuständigen Gebietskörperschaft konkrete Leistungsaufträge zu erteilen und zu entgelten.

Abstract

In the light of increasing direct competition and competition of substitute goods/services in postal services an overall deregulation concept is necessary. As a starting point for deregulation the above article develops a market-oriented entrepreneurial reform for DBP POSTDIENST. Several measures taken in the fields of business organisation, personnel, product and price policy as well as concepts for counter and delivery services are discussed. They will put DBP POSTDIENST in a position to respond adequately to demand and to build up and maintain competitive service offerings. As a final deregulatory step privatisation of DBP POSTDIENST will prove worthwhile because it reinforces efficient management and market orientation.

The concept for a reform and deregulation of DBP POSTDIENST also takes the public interest in postal services into consideration. Neither rationalisation measures nor the changes proposed in price structures and the new concepts for counter and delivery services will lead to a decrease in quality nor to a withdrawal from nationwide service provision. An overall increase in DBP POSTDIENST prices need not necessarily be expected either; the price structure will however be more differentiated than today.

Typisierung von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen im Stadtverkehr am Beispiel der Stadt Köln

VON PETRA HOGREBE UND SABINE STANG, ESSEN

1. Ausgangspunkt: Qualitative Untersuchung in Köln

Besonders Großstädte stehen heute vor dem Problem, den zunehmenden Stadtverkehr zu bewältigen. Zwar haben die vom Verkehr ausgehenden externen Effekte, wie Umweltverschmutzung, Staus, zugeparkte Umwelt etc. die Bevölkerung nachdenklicher gemacht. Inwieweit sich ein spürbares verändertes Bewusstsein aber auch auf das tatsächliche Verkehrsverhalten auswirkt, darüber gibt es bislang kaum wissenschaftliche Untersuchungen.

Es läßt sich beobachten, daß eine Diskrepanz besteht zwischen der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl und der Meinung darüber, wie man sich verhalten sollte. Die Werteorientierung ist also nicht allein ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl. Die verschiedenen handlungsrelevanten Aspekte, die auf das Verkehrsverhalten einwirken, lassen sich dementsprechend nicht einfach quantitativ durch Ablehnung oder Zustimmung zu vorgegebenen Statements zur Verkehrsmittelwahl abfragen, wie es in standardisierten Befragungen der Fall ist. Statt dessen ist es notwendig, die Werthaltungen im Zusammenhang des persönlichen alltäglichen Lebens zu sehen.

In diesem Zusammenhang hat die sbp GmbH Essen-Berlin am Beispiel der Stadt Köln Intensivinterviews zum Verkehrsverhalten geführt.¹⁾ Es wurde eine qualitativ orientierte Interviewform gewählt, um Verkehrsteilnehmer näher in ihrer Lebenswelt und ihrem Verkehrsverhalten beschreiben zu können („narratives Interview“). In ein- bis zweistündigen Gesprächen erzählten die Interviewten, welche Erfahrungen sie als Verkehrsteilnehmer gemacht haben, welche Verkehrsmittel sie für welche Ziele und in welchen Situationen benutzen. Der „rote Faden“ der Gespräche umfaßte folgende Themenkomplexe:

- Biographischer Ansatz - Verkehrsverhalten früher,
- Verkehrsverhalten heute,
- Umsteigen - vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel oder umgekehrt,
- Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) in Köln,
- Visionen zum Verkehr der Zukunft.

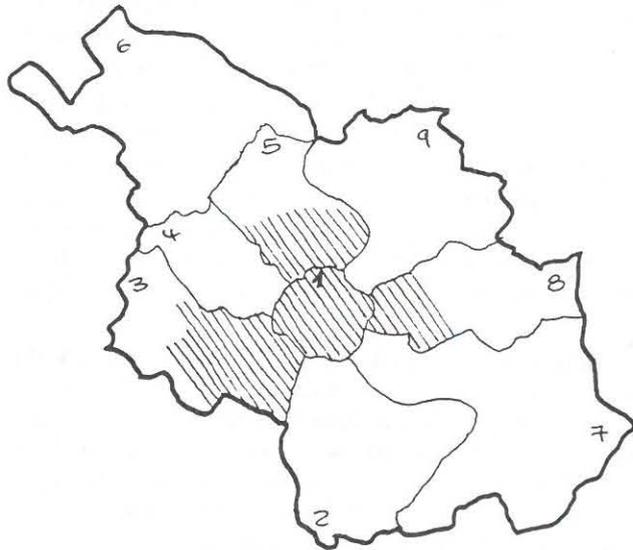
Anschrift der Verfasserinnen:

Dipl.-Vw. Petra Hogrebe
Dipl.-Ing. Sabine Stang
sbp GmbH
Semperstraße 38
45138 Essen

1) Die Untersuchung wurde im Auftrag der SNV, Studiengesellschaft Nahverkehr mbH durchgeführt und ist Bestandteil des vom BMFT geförderten Projektes „Stadtverkehr im Wertewandel“.

Von der Stadt Köln wurde eine Stichprobe aus der Einwohnermeldedatei gezogen, die die Bevölkerung hinsichtlich Alter und Geschlecht in ausgewählten Stadtbezirken widerspiegelt. Es wurden die Stadtbezirke Innenstadt (1), Lindenthal (3), Nippes (5) und Kalk (8) ausgewählt, die sich in ihrem Einkommensniveau voneinander unterscheiden. Alle Gesprächspartner sollten eine vergleichsweise gute Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr haben, weshalb die Stichprobe weiter um die peripheren Stadtteile der o.g. Bezirke verkleinert wurde. In der nachfolgenden Abbildung ist die Stadt Köln nach Stadtbezirken skizziert dargestellt. Die schraffierte Fläche grenzt den Raum ab, in dem die Gespräche stattgefunden haben.²⁾

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet (schraffiert)



Stadt Köln nach Stadtbezirken

Die potentiellen Gesprächsteilnehmer wurden telefonisch über die Studie zum Verkehrsverhalten in Köln informiert, und ihre Gesprächsbereitschaft wurde abgeklärt. Dabei wurden keine inhaltlichen Schwerpunkte – z.B. ÖPNV in Köln – herausgehoben, um später vorbereitete, sozial gewünschte Antworten zu vermeiden. Die Thematik – Fragen zum Stadtverkehr – stießen bei den Telefonkontakten auf eine große Resonanz, so daß eine hohe

2) Es wurden Gespräche in folgenden Stadtteilen durchgeführt:

Stadtbezirk 1	Stadtbezirk 3	Stadtbezirk 5	Stadtbezirk 8
Altstadt-Nord	Braunsfeld	Longerich	Kalk
Altstadt-Süd	Junkersdorf	Nippes	
Neustadt-Nord	Klettenberg	Riehl	
Neustadt-Süd	Lindenthal	Weidenpesch	
Deutz	Lövenich		
	Sülz, Weiden		

Gesprächsbereitschaft erzielt werden konnte. Die Gruppe der Befragten umfaßt ein breites Spektrum unterschiedlicher Kölner Bürger und Bürgerinnen. Insgesamt wurden 35 Gespräche in den Wohnungen bzw. Büros der Befragten geführt.³⁾

2. Typisierung der Verkehrsteilnehmer

Der Begriff der Typenbildung ist in der Psychologie umstritten, denn er ist der Kritik von zwei Seiten ausgesetzt. „Weil sie (Typenbildungen) niemals das Einzigartige erfassen, und weil ihre Generalisierungen statistisch nicht gültig sind und nicht einmal als heuristische Werkzeuge taugen.“⁴⁾ Typisierungen vermögen aber den dynamischen und sozialen Charakter der Gesellschaft aufzunehmen; sie unterstützen den Versuch, „Ordnung in die verwirrende Vielfalt des menschlichen Charakters zu bringen“⁵⁾ und können helfen, die Komplexität ihrer Struktur nach einzuordnen und besser zu erkennen.

Auch in dieser Untersuchung wurde mit Hilfe der Typisierung versucht, der Komplexität des Themas „Verkehrsverhalten“ gerecht zu werden. Aufgrund des Verkehrsverhaltens und der Einstellung zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln wurden die befragten Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen nach sechs Typen unterschieden. Dieser Typenbildung lag dabei insbesondere das Spannungsverhältnis zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (IV) zugrunde. Es ergab sich eine Unterteilung in folgende Gruppen, deren Profile anschließend näher beschrieben werden:

- Gruppe 1: Immobiler
- Gruppe 2: Autoverzichter
- Gruppe 3: Wahlfreie Abwäger
- Gruppe 4: ÖV-freundliche Autofahrer
- Gruppe 5: ÖV-Ablehner
- Gruppe 6: Autofahrer aus Leidenschaft

Die nachfolgende Abbildung gibt die Größenordnung der unterschiedlichen Gruppen wieder.⁶⁾

3) Die Interviews verteilen sich wie folgt auf die Stadtbezirke:

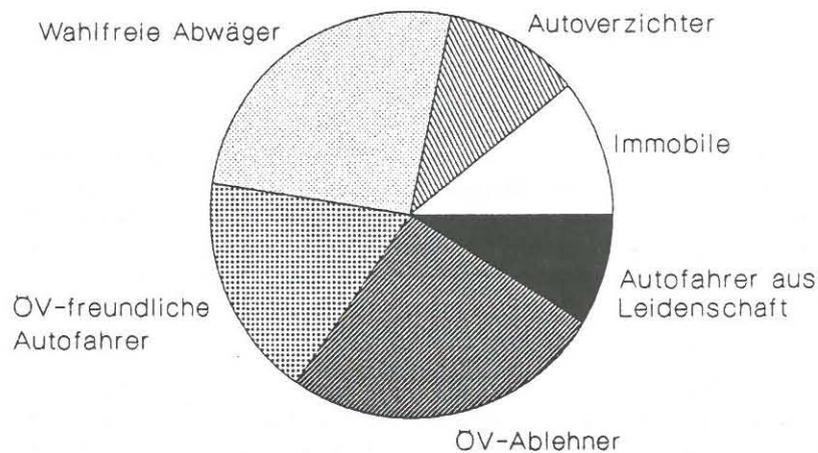
Innenstadt (1)	23%
Lindenthal (3)	37%
Nippes (5)	34%
Kalk (8)	6%

4) Adorno, T., Studie zum autoritären Charakter (1950), Frankfurt, 1973, S. 303.

5) Adorno, a.a.O., S. 307.

6) 1992 wurde in Köln zum Thema Verkehrsverhalten eine große standardisierte Befragung zum Thema Verkehrsverhalten mit nahezu 2000 Personen durchgeführt. Der qualitative methodische Ansatz über 35 Gespräche erbrachte die gleichen Resultate bezüglich der Verhaltensweisen der Befragten, d.h. auch hinsichtlich Art und Bedeutung der Gruppen.

Abbildung 2: Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen in Köln,
Verteilung der unterschiedlichen Gruppen.



Gruppe 1: Immobilität

Die in dieser Gruppe zusammengefaßten Personen besitzen keinen Führerschein; das eigene Auto steht ihnen daher nicht als Fortbewegungsmittel zur Verfügung. Sie streben auch zukünftig nicht an, eine Fahrerlaubnis zu erhalten, da sie für die Erledigung ihrer wenigen und überschaubaren Wege kein Auto brauchen. Insgesamt zeichnet sich diese Gruppe durch eine hohe Immobilität aus.

Die Gruppe setzt sich zu zwei Dritteln aus Frauen zusammen. Die Hälfte der Gruppenmitglieder ist über 65 Jahre alt und erinnert sich gerne „an die gute alte Zeit“. Die andere Hälfte ist auf dem Land groß geworden und tut sich auch nach langen Jahren in Köln schwer damit, sich mit der Großstadt zu identifizieren. Sie sind keine „Großstadttypen“. Sie suchen jede Chance, der Stadt mit ihren Autos, dem Gestank, der Hektik z.B. durch teilweise lange Urlaube zu entfliehen.

Die Immobilen haben eine starke Aversion gegen den Autoverkehr. Gemeinsam ist ihnen, daß sie im Laufe ihres Lebens kaum in Kontakt mit dem Auto gekommen sind, weil es früher kein Auto in der Familie gegeben hat. Sie haben nie einen Führerschein gemacht und beabsichtigen auch nicht, diesen zu erwerben. Der Autoverkehr macht ihnen Angst und beeinträchtigt ihre Lebensqualität durch Lärm und Abgase.

Die Gruppe zeichnet sich durch eine verhältnismäßig geringe tägliche Mobilität aus. Ihr Aktionsradius bleibt in der Regel auf die ihnen bekannten Wege beschränkt. Diese Wege gehen sie hauptsächlich zu Fuß. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden nur selten in Anspruch genommen, z.B. wenn die Ziele weiter entfernt sind. Aber auch dann wird schnell darauf verzichtet, mit dem ÖPNV zu fahren, da dieser für sie zu teuer ist. Statt dessen legen

sie teilweise erhebliche Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Es handelt sich um Personen aus Haushalten mit vergleichsweise niedrigen Einkommen.

Bei der Benutzung des ÖPNV wird in dieser Gruppe das Thema Angst und Sicherheit stark thematisiert. Bei der allgemeinen Beurteilung des Kölner ÖPNV ist auffallend, daß weniger das Angebot im ÖPNV bemängelt wird als die „menschliche Komponente“, z.B. Unfreundlichkeit des Bahn- bzw. Buspersonals. Wegen ihrer starken Aversion gegen den Autoverkehr wünschen sich die Immobilen zukünftig weniger Autoverkehr in der Stadt und plädieren für das Konzept einer autofreien Innenstadt.

Gruppe 2: Autoverzichter

Im Unterschied zur Gruppe 1 besitzen alle Personen dieser Gruppe einen Führerschein. In ihren Haushalten gab es jahrelang Autos, bis sie sich aufgrund ihrer persönlichen Situation und Überzeugung entschlossen, ihren Pkw abzuschaffen. Sie benutzen statt dessen andere Verkehrsmittel bzw. gehen zu Fuß. Die Mitglieder dieser Gruppe sind um 30 Jahre alt, mehrheitlich männlich und leben alle in kinderlosen Haushalten. Ihre eigene Kindheit verbrachten sie in Städten. Keiner von ihnen ist auf dem Land groß geworden. In den Familien, aus denen sie stammen, hat es immer ein Auto gegeben. Sie sind sozusagen mit dem Auto als Selbstverständlichkeit aufgewachsen und haben auch „ganz selbstverständlich“ mit 18 Jahren oder wenig später den Führerschein gemacht. Sie kauften sich anschließend Autos bzw. bekamen diese geschenkt und machten ihre Erfahrungen mit diesem Verkehrsmittel. Autofahren macht ihnen Spaß. Dabei gewinnen sie dem Rausch des Schnellfahrens und Gleitens Reize ab. Sie schätzen daneben die Vorteile des Individual-Verkehrsmittels Auto, wie z.B. ungestört und laut Musik während der Fahrt hören zu können. Spaß macht ihnen auch die Wahrnehmung von Umwelt und Landschaft beim Autofahren. Dieser Spaß am Autofahren wäre aber für sie kein Grund, wieder ein Auto anzuschaffen. Das Traumauto der Autoverzichter ist häufig im Bereich der Sportwagen angesiedelt. Im Unterschied zu den Vertretern der Gruppen 5 und 6 bewegen sich aber ihre Vorstellungen von den Traumautos eher im Bereich der Utopie. Sie wollen ja nicht tatsächlich einen Sportwagen auch besitzen.

Das entscheidende Merkmal dieser Gruppe ist die Entscheidung, das jahrelang benutzte Auto tatsächlich abzuschaffen. Diese Entscheidung ist den einzelnen Personen oder Haushalten mehr oder weniger leicht gefallen und der Entscheidungsprozeß hat sich teilweise über längere Zeit hingezogen. Bei manchen Personen gab es konkrete Anlässe, wie z.B. Unfall oder Führerscheinentzug, die die Entscheidung erleichterten. Die Gründe liegen jedoch nicht in solchen äußeren Anlässen, sondern sind eher in den Charakteren und Werthaltungen der Personen zu suchen. Es handelt sich um aktive, sportliche Menschen, die umweltbewußt, stark rational und gebrauchswertorientiert denken. Ein Auto ist für sie „nicht nötig“. Obwohl sie sich ein Auto „leisten“ könnten, ist es für sie ökonomisch unattraktiv. Das Autofahren nervt sie immer mehr; die Situationen, in denen Autofahren Spaß macht, werden immer seltener. Ihre Entscheidung gegen einen privaten Pkw bedeutet nicht zwangsläufig, daß sie sich „nie wieder“ ein Auto kaufen würden, aber es bedarf doch entscheidender Veränderungen in ihrem Alltagsleben, um ihren einmal geübten Verzicht auf ein Auto rückgängig zu machen.

Überwiegend benutzt diese Gruppe öffentliche Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel. Das gilt für den Nah- und den Fernverkehr. Parallel spielen das Fahrrad und die eigenen Beine eine wichtige Rolle bei ihrer täglichen Fortbewegung. Selten wird auf das Hilfsmittel Auto als Mitfahrer, Taxi, Auto-Stop bzw. Auto-Leih zurückgegriffen. Denn die Devise dieser Gruppe lautet: Es gibt immer eine Lösung ohne Auto. Demzufolge wird bewußt abge- wägt, wann welche anderen Verkehrsmittel benutzt werden.

Den ÖPNV als ihr innerstädtisches Hauptverkehrsmittel kennen sie in Köln gut und verstehen es, seine Vorteile zu nutzen. Sie kommen gut mit dem System klar, weil es ihnen vertraut ist und sie in der Benutzung auch komplizierter Fahrten eingeübt sind. Die Preise halten sie überwiegend für gerechtfertigt. Ihre Kritikpunkte am öffentlichen Nahverkehr sind dezi- diert und ergeben sich aufgrund ihrer konkreten Alltagserfahrungen. Sie bemängeln Unre- gelmäßigkeiten, wenig abgestimmte Takte und das Steckenbleiben im Verkehr. In bezug auf die Qualität der Fahrzeuge und die Ästhetik der Haltestellen wünschen sie sich entschei- dende Verbesserungen und geben konkrete Mängel bzw. Wünsche an. Mit Blick auf die Zu- kunft träumen sie von weniger Autos in der Stadt, einer autofreien Innenstadt und entschei- denden Verbesserungen für den Fahrradverkehr.

Gruppe 3: Wahlfreie Abwäger

In dieser Gruppe sind Personen zusammengefaßt, denen alle Verkehrsmittel (Füße, Fahr- rad, öffentlicher Nahverkehr, Auto, z.T. Motorrad) zur Verfügung stehen. Sie wägen vor je- der Fahrt in Abhängigkeit von persönlicher Situation, Zeit, Zweck und Ziel ab, mit wel- chem Verkehrsmittel sie fahren. Unter den wahlfreien Abwägern sind mehr Frauen als Män- ner vertreten. Etwa die Hälfte der Gruppe ist in der Großstadt aufgewachsen. Teilweise stand in den Familien, in denen sie groß wurden, immer schon ein Auto zur Verfügung. Kindheit und Jugend wurden aber in erster Linie durch das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen bestimmt. Die öffentlichen Verkehrsmittel spielten noch keine Rolle.

Den Führerschein haben die älteren Mitglieder dieser Gruppe später, die Jüngeren früher in ihrem Leben gemacht. Einige besitzen sowohl einen Führerschein für den Pkw als auch einen Motorrad-Führerschein bzw. Fahrerlaubnis für einen Lkw. Mehrheitlich werden kon- krete Gründe dafür angegeben, warum sie damals den Führerschein machten:

- um jobfähig zu sein und die Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte erreichen zu können
- von der Familie überredet
- Traum von der Unabhängigkeit

Die Mehrzahl der Abwäger hat grundsätzlich Spaß am Autofahren, wobei die Liebe zum Auto nicht soweit führt, daß es „Traumautos“ für sie gibt. Ihre Einstellung zum Auto ist eher leidenschaftslos. Sie schätzen am Autofahren die Unabhängigkeit von Ort und Zeit, eine intensive Naturwahrnehmung, fühlen sich z.T. wohl beim Autofahren. Auf der ande- ren Seite hassen sie Stausituationen sowie den Streß und Kampf im Autoverkehr.

Wesentliches Kennzeichen der Gruppe ist, daß die Mitglieder sich mit ihrer Wahlfreiheit zwischen Auto, teilweise Motorrad, Fahrrad, zu Fuß und öffentlichen Verkehrsmitteln im- mer wieder bewußt auseinandersetzen. Sie überlegen tendenziell vor jedem anstehenden Weg, mit welchem Verkehrsmittel sie diesen bewältigen. Das führt dazu, daß für einzelne

Personen kein Hauptverkehrsmittel zu bestimmen ist. Ihre Wahlfreiheit wollen sie sich so lange es geht, z.B. durch die Wahl ihres Wohnstandorts, erhalten und nehmen dafür bspw. Nachteile in der Wohnqualität in Kauf. Die wahlfreien Abwäger wissen um die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel und setzen sie entsprechend ein. Wichtig für sie ist es zu wissen, daß das Auto für sie auch verfügbar ist. Sie teilen die Autobenutzung häufig in der Familie zwischen mehreren Personen auf. Sie nutzen das Auto für Strecken, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht zu erreichen sind. Der Gedanke, das Auto ganz abzu- schaffen, ist ihnen nicht ganz fremd. Aus Bequemlichkeitsgründen ziehen sie diesen Schritt heute (noch) nicht in Betracht.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden in dieser Gruppe häufig, teilweise auch als Haupt- verkehrsmittel in Anspruch genommen. Die Nutzung von Bus und Bahn kommt auch ihrer Kontaktfreudigkeit entgegen. Sie erzählen beispielsweise viel darüber, wie sie anderen bei dem Zurechtfinden im ÖPNV-System in Köln helfen. Grundsätzlich finden sie das ÖPNV-Angebot in Köln gut und sind ihm gegenüber teilweise leidenschaftlich positiv ein- gestellt. Dadurch, daß sie den ÖPNV sehr gut kennen, haben sie im einzelnen, auch jeweils unterschiedliche Kritikpunkte bzw. Verbesserungsvorschläge. Bei der Kritik lassen sich fol- gende Schwerpunkte ausmachen:

- Lange Wartezeiten und Umsteigesituationen
- Gedränge in verkehrsstarken Zeiten
- Schwierigkeiten bei der Benutzung mit Fahrrädern und Kinderwagen

Die Frauen thematisieren in den Gesprächen auch die Unsicherheit bei der Benutzung des ÖPNV in den Abendstunden. Im Unterschied zu den Immobilien der Gruppe 1 führt Angst bei ihnen aber nicht zur Immobilität bzw. Abhängigkeit, sondern sie gehen aktiv mit ihrer Unsicherheit um und versuchen Strategien zur Sicherung ihrer Mobilität zu entwickeln (Be- nutzung von Frauenparkplätzen, Abholen lassen, gemeinsam unterwegs sein etc.). Für die Zukunft wünschen sie sich weitere entscheidende Verbesserungen im ÖPNV durch neue Li- nien und ein dichteres Netz, damit schnellere und direktere Anbindungen entstehen. Auch generelle Verkehrsabgaben zur Förderung des ÖPNV sind in dieser Gruppe denkbar. Ihr Zukunftsbild wird von der Vorstellung einer autofreien Innenstadt getragen.

Gruppe 4: ÖV-freundliche Autofahrer

In die Gruppe der ÖV-freundlichen Autofahrer fallen Personen, die überwiegend – in der Regel täglich – mit dem Auto fahren. Busse und Bahnen werden von ihnen eher selten ge- nutzt. Die Mitglieder der Gruppe stehen dem öffentlichen Nahverkehr nach eigenem Be- kunden aber prinzipiell aufgeschlossen und wohlwollend gegenüber. Die Mitglieder dieser Gruppe sind Ende 20 und älter, der Anteil der Männer ist wesentlich höher als der der Frauen. Die meisten Personen sind in Großstädten aufgewachsen, aus ihrer Schulzeit ken- nen sie fast alle die Verkehrsmittel Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr. Ihren Führerschein haben sie überwiegend in recht jungem Alter gemacht. Der Erwerb der Fahrerlaubnis war ihnen selbstverständlich.

Ähnlich wie die wahlfreien Abwäger der Gruppe 3 plädieren die Vertreter der ÖV-freundli- chen Autofahrer für eine abwägende Verkehrsmittelwahl. Je nach Situation, Ziel und Zweck

sollen ihrer Meinung nach die unterschiedlichen Verkehrsmittel optimal genutzt werden. *Tatsächlich* benutzen sie selbst aber überwiegend das eigene Auto. Das gilt z. T. auch in solchen Fällen, die sie selber zu anderen Gelegenheiten als problemlos für öffentliche Verkehrsmittel geeignet bezeichnen (z. B. bei Fahrten in die Innenstadt). Dieser Gegensatz zwischen dem tatsächlichen Verhalten und der geäußerten Meinung sowie die sich teilweise daraus ergebenden Widersprüche sind herausragende Merkmale des größeren Teils der ÖV-freundlichen Autofahrer. Die Benutzung des Autos als überwiegendes Verkehrsmittel erklären sie mit ihren individuellen Bedürfnissen und Notwendigkeiten (wichtigstes Argument: der Weg zur Arbeit) sowie mit fehlenden Alternativen im öffentlichen Verkehr. Insbesondere dem Faktor Zeit wird eine große Bedeutung zugemessen. In ihrem – z. T. verzerrenden – Zeitvergleich kommt in fast allen Fällen das Auto günstiger davon als Busse und Bahnen. Als weitere Gründe werden für das Auto größere Bequemlichkeit und Flexibilität als bei Bussen und Bahnen genannt. Den Schilderungen ihrer Lebenssituationen ist zu entnehmen, daß das Auto insbesondere durch seine ständige Verfügbarkeit bedeutsam ist.

Die Begründungen für die Benutzung des Autos wirken rational und überwiegend frei von Emotionen. Der größere Teil der Personen schildert sein eigenes, stark durch den Pkw geprägtes Verkehrsverhalten kritisch. Teilweise wird das Autofahren auch als Vergnügen oder Spaß angesehen. Als Benutzungskriterium tritt dieser Aspekt aber nach eigenen Angaben in den Hintergrund. Vielfach handelt es sich in dieser Gruppe um Personen mit akademischer Ausbildung, denen die generelle Problematik der heutigen Verkehrssituation bewußt ist. Sie beklagen die Erhöhung des Verkehrsaufkommens und die damit verbundenen Belastungen durch den Individualverkehr. Entsprechend dem Trend der Zeit/Zeitgeist sehen sie eine Lösung des drohenden Verkehrsinfarktes in einer Verringerung des Individualverkehrs. Für ihre Pkw-Benutzung müssen sie daher aus eigener Sicht plausible Begründungen finden. Zur Rechtfertigung der Autonutzung werden vielfach Umstände angeführt, die ihr Autofahren als weniger schlimm charakterisieren als das anderer Verkehrsteilnehmer (antizyklisch gegen Staus, Kombination von Wegen etc.). D. h. das eigene Verhalten ist nicht so sehr an der allgemeinen Verkehrsmisere schuld.

In einigen Fällen – nicht zuletzt aufgrund der Sensibilität für die aktuelle Verkehrsproblematik – wird der Wagen auch als notwendiges Übel bezeichnet. Diese Bewertung wird aber zum einen durch die Schilderungen ihres tatsächlichen Verkehrsverhaltens häufig wieder relativiert, zum anderen führt diese vermeintliche Kritik am Pkw nicht zwangsläufig zu einer Einschränkung des Autofahrens. Der kleinere Teil der Gruppe gibt seine Bevorzugung des Autos offen zu und sieht wenig Veranlassung, sein bisheriges Verhalten zu ändern. In diesen Fällen stehen dann auch weniger die Umstände, Autonutzung als Konsequenz der Stadtentwicklung, aufwendige berufliche Wege etc. im Mittelpunkt der Begründung der individuellen Verkehrsmittelwahl, sondern die eigene Bequemlichkeit. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden überwiegend überschaubare, einfache Fahrten unternommen. Die Gründe und Anlässe unterscheiden sich kaum von denen der Gruppen 5 und 6 (Fahrten in die City, Alkohol trinken wollen).

Entsprechend ihrer rational geprägten Sichtweisen sind die Kritikpunkte am öffentlichen Nahverkehr in Köln überwiegend sachlich – im Gegensatz zur Gruppe der ÖV-Ablehner,

die vielfach stark emotional gefärbte Erfahrungen einbringen. Den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel können sie sich theoretisch zwar gut, praktisch aber eher nicht vorstellen. Die Visionen zum zukünftigen Stadtverkehr drehen sich um eine Verringerung des Autoverkehrs in der City. Auffallend ist, daß einige ÖV-freundliche Autofahrer sehr dezidierte, detailliert durchdachte Vorstellungen über zukünftige Stadtverkehrsmodelle vorschlagen (komplexe Lösungen mit unterschiedlichen Nahverkehrssystemen, räumliche und funktionale Differenzierung unterschiedlicher Verkehrsmittel, Neuordnung des Kölner ÖV-Netzes etc.). Hier wird bei vielen deutlich, daß Fragen der Verkehrsentwicklung für sie kein Neuland sind und sie sich theoretisch bereits mit dem Thema auseinandergesetzt haben.

Die Konzeption einer autofreien Innenstadt wird von etwa der Hälfte der Gruppe getragen. Die andere Hälfte kann sich zwar auch Veränderungen, z. T. auch Restriktionen für den Pkw vorstellen. Eine totale Verdrängung des Wagens aus der Innenstadt zu akzeptieren, fällt ihnen aber schwer.

Gruppe 5: ÖV-Ablehner

Diese Gruppe ist sehr heterogen. Die ÖV-Ablehner unterscheiden sich voneinander in ihren alltäglichen Aktivitätsmustern, ihrem Verkehrsverhalten und ihren überwiegenden Verkehrsmitteln sowie in ihren Begründungen dafür. Gemeinsam ist ihnen aber, daß sie den öffentlichen Nahverkehr in Köln für sich überwiegend ablehnen. In der Ablehnung des öffentlichen Nahverkehrs liegt auch der wesentliche Unterschied zur zuvor beschriebenen Gruppe der ÖV-freundlichen Autofahrer. Verkehrsverhalten und Verkehrsmittelwahl beider Gruppen sind häufig gleich. Die Begründungen für ihr Verhalten und ihre Einstellung zu Bus und Bahn aber sind sehr unterschiedlich.

Die Gruppe setzt sich im wesentlichen aus zwei Untergruppen mit verschiedenem Verkehrsverhalten zusammen. Zum einen gibt es

- die ÖV-Ablehner, die überwiegend mit dem Auto unterwegs sind, zum anderen
- die ÖV-Ablehner, die überwiegend mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind.

Die Mitglieder dieser Gruppe sind jüngere Leute beiderlei Geschlechts zwischen Anfang 20 und Ende 30. Darüber hinaus sind Männer auch in den anderen Altersklassen bis Anfang 60 vertreten. Die Personen, die überwiegend Auto fahren, bezeichnen das Fahrzeug für sich aus unterschiedlichen Gründen als unersetzbar. Entweder weil sie es für berufliche Zwecke benötigen, sowohl um zur Arbeit zu gelangen, als auch um während der Arbeitszeit mobil zu sein. Oder weil ihr Alltagsleben (z. B. mit Kindern) ohne Auto nicht organisierbar scheint. Die Vorteile des Autofahrens liegen für die ÖV-Ablehner in der uneingeschränkten Verfügbarkeit dieses Verkehrsmittels, das spontane Aktivitäten und die Verbindung mehrerer Wege problemlos ermöglicht. Das Auto bietet außerdem Transportmöglichkeiten, gilt als bequemer und schneller als der öffentliche Nahverkehr.

Den öffentlichen Nahverkehr benutzt diese Personengruppe nur in vereinzelten Situationen: In Situationen, die überschaubar und einfach sind (Strecken ohne Umsteigen, Fahrten in Richtung Innenstadt, Dauer von wenigen Haltestellen) und bei denen das Auto nachweislich erhebliche Nachteile mit sich bringt (keine Parkplätze am verkaufsoffenen Samstag, Alkohol trinken). Den öffentlichen Nahverkehr für unbekanntere Strecken zu benutzen, wird so gut wie nie erwogen oder ausprobiert.

Der kleinere Teil der ÖV-Ablehner besteht aus Personen, die mit Bus und Bahnen fahren müssen, weil sie entweder keinen Führerschein besitzen oder nicht ständig über ein Auto verfügen können. In beiden Fällen wird aber Führerscheinbesitz bzw. Autoverfügbarkeit als erstrebenswert bezeichnet. Die Einstellung zum öffentlichen Nahverkehr in Köln ist bei allen Vertretern dieser Gruppe eher negativ. Teilweise nimmt die Ablehnung stark emotional gefärbte Züge an, Bus- und Bahnfahren ist für sie „zum Kotzen“, „ätzend“ oder „ekelhaft“. Die Benutzung von Bus und Bahn wird als „Übel“ bezeichnet, als „Zwangsmaßnahme“ hingenommen und möglichst vermieden. Neben Mängeln im Angebot ergeben sich in dieser Gruppe besonders häufige Kritikpunkte aus den individuellen Empfindungen und Eindrücken: Atmosphäre in öffentlichen Verkehrsmitteln, die Fülle, Stimmungen, Gerüche, Temperatur etc. Von den Personen mit kleineren Kindern im Haushalt werden außerdem die Bedingungen mit Kindern im ÖPNV heftig kritisiert.

Häufig wird selbst dann das eigene Auto vorgezogen, wenn eindeutig Behinderungen oder Nachteile zu erwarten sind (Stau, Parkprobleme) und im Vergleich dazu die Benutzung des ÖPNV offensichtlich Vorteile aufweist. Die Personen der Gruppe, die über keinen eigenen Wagen verfügen, versuchen häufig, sich ein Auto zu leihen oder im Auto als Mitfahrer mitgenommen zu werden. Die ablehnende Haltung zum ÖPNV ergibt sich zum großen Teil aus bisherigen Erfahrungen, z.B. aus der eigenen Schulzeit, bislang kein Führerschein/kein Auto, Zwangsumstiege. Häufig lasten die ÖV-Ablehner ihre Ablehnung gegen den öffentlichen Nahverkehr der speziellen Situation in ihrer Stadt an und stellen sie der besseren Situation in Städten wie Paris, London, Berlin etc. gegenüber.

Mögliche Veränderungen der eigenen Verkehrsmittelwahl werden von den ÖV-Ablehnern unterschiedlich eingeschätzt. Etwa ein Drittel kann sich – unter sehr viel besseren Bedingungen – eine Einschränkung des eigenen Autofahrens und einen höheren ÖPNV-Anteil am persönlichen modal split vorstellen. Dabei werden aber häufig Voraussetzungen zum Umstieg genannt, die nicht realistisch sind (wenn ich keine Kinder hätte, wenn ich nicht selbstständig wäre). Daß der Umstieg ernsthaft erwogen wird, ist daher zu bezweifeln. Für ein weiteres Drittel der Gruppe kommt ein Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr – auch bei weiterer Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse oder zusätzlichen Restriktionen – nicht in Frage. Als Alternative zum Autofahren gelten zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren. Zum Teil wird sogar der Verzicht auf Aktivitäten, die jetzt mit dem Auto organisiert werden, erwogen.

Die Möglichkeiten einer zukünftigen Verkehrsentwicklung in der Kölner Innenstadt werden unterschiedlich eingeschätzt. Die Belastungen durch den Autoverkehr werden zwar z.T. als erheblich angesehen, lassen sich aber durch eigenen Verzicht, zu dem man vielfach nicht bereit ist, nicht verhindern. Ob Veränderungen im Stadtverkehr tatsächlich erreichbar sind, darüber besteht bei vielen Skepsis. Ein Teil der Gruppe spricht sich für Restriktionen des Individualverkehrs aus, der aber mit einer Verbesserung von Alternativen (ÖPNV oder Fahrrad) einhergehen muß. Etwa die Hälfte der Gruppe hält eine autofreie Innenstadt für organisatorisch nicht durchführbar bzw. nicht erstrebenswert. Gegen eine Sperrung der City spricht für sie neben der zentralen Rolle, die sie dem Auto im eigenen Leben und dem anderer zuweisen, in erster Linie, daß die Verkehrsbetriebe nicht in der Lage seien, das Verkehrsaufkommen mit Bus und Bahn zu bewältigen, bzw. daß Auswärtigen der Besuch in Köln erschwert werde.

Gruppe 6: Autofahrer aus Leidenschaft

In die Gruppe „Autofahrer aus Leidenschaft“ fallen Personen, die überwiegend Auto fahren, aber ohne auf das Auto für bestimmte Zwecke (Arbeit, Kinder etc.) angewiesen zu sein. Im Rahmen der Untersuchung wurden in dieser Gruppe nur Männer über 60 Jahre ermittelt. Sie sind alle ohne Auto aufgewachsen. In ihrer Kindheit und Jugend waren zu Fuß gehen und Radfahren die alltäglichen Fortbewegungsarten. Auch in der folgenden Berufstätigkeit wurde vielfach nicht regelmäßig mit dem Auto zur Arbeit gefahren.

Die Autofahrer aus Leidenschaft zeichnen sich durch ein wenig rationales Verhältnis zum Auto aus. Alle Personen dieser Gruppe sind relativ spät zu einem Auto gekommen. Das Ereignis des ersten Wagens ist ihnen noch als besonderes Erlebnis in Erinnerung. Ihre Leidenschaft zum Auto und das damit verbundene Vergnügen, Auto zu fahren, wird nicht zuletzt mit ihrem flexibel zu gestaltenden und verpflichtungsfreien Alltag begründet. Nach eigenen Angaben würden sie im Berufsverkehr – je nach Verkehrsverhältnissen – mit Bus und Bahn fahren. Eine Aussage, die zumindest teilweise plausibel ist, da in der früheren Berufstätigkeit z.T. der öffentliche Nahverkehr benutzt wurde. Der Wagen wird heute für Ausflugsfahrten, Besuche, Urlaube, aber auch Transport, Einkaufen etc. benutzt. Ausflugsfahrten sind dabei nicht nur Fahrten zu einem Ausflugsziel, sondern häufig das reine Spazierenfahren mit dem Wagen, ohne zwischendurch auszusteigen. Die Autofahrer aus Vergnügen und Leidenschaft genießen es, ein Auto zu besitzen und zu fahren. Heute fahren sie ihr Traumauto.

Den Wagen abzuschaffen, halten sie unter momentanen Umständen nicht für realistisch. Den Verzicht auf das Auto können sie sich entweder im Alter vorstellen oder wenn das Autofahren eines Tages zu teuer werden sollte. Die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse (z.B. weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens) hat ihrer Meinung nach darauf keinen Einfluß. Sollten sie eines Tages keinen Wagen mehr besitzen, wird teilweise der ÖPNV als alternatives Verkehrsmittel angesehen, teilweise wird aber auch auf heutige Aktivitäten, die mit dem Wagen unternommen werden, ganz verzichtet (z.B. Spazierenfahren). Innerhalb der Stadt Köln benutzen die Autofahrer aus Vergnügen auch den öffentlichen Nahverkehr. Sie fahren Bahn, wenn vorauszusehen ist, daß keine Parkplätze zu finden sind (Innenstadt zu verkehrreichen Zeiten, Fußballspiele im Müngersdorfer Stadion) oder wenn sie zu einem Termin wollen, bei dem Alkohol getrunken werden könnte. Diese Gelegenheiten kommen allerdings eher selten vor. Über das System des öffentlichen Nahverkehrs in Köln sind sie entsprechend nicht besonders gut informiert. Sie kennen ihre festen Routen, kennen aber überwiegend nicht die Abfahrtszeiten und sind nicht im Umgang mit dem Fahrkartenautomaten vertraut. Ihre Einstellung zum ÖPNV ist relativ leidenschaftslos. Alle äußern verhalten Kritik, fühlen sich aber nicht besonders betroffen, da sie wenig mit Bus und Bahn fahren. Bemängelt werden in erster Linie die Preise, außerdem zu lange Wartezeiten zwischen den einzelnen Bahnen. Kürzere Takte würden ihrem Wunsch nach unabhängiger Fortbewegungsmöglichkeit stärker entgegenkommen.

Die heutigen Verkehrsverhältnisse in Köln werden als gravierend schlecht beurteilt. Sowohl die Belastungen durch den Autoverkehr, als auch das Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Staus werden in den Vordergrund der Verkehrsprobleme gerückt. Persönlich betroffen fühlen sich die Vertreter dieser Gruppe aber nicht. Sie meiden die Staus, indem sie

auf andere Uhrzeiten und andere Ziele ausweichen. Eine autofreie Innenstadt als stadt- und verkehrspolitisches Ziel wird tendenziell begrüßt. Der Umsetzung stehen die Autofahrer aus Leidenschaft aber eher skeptisch gegenüber. Teilweise Einschränkungen in der City (keine Berufspendler mehr in die Stadt, Sperrungen zu bestimmten Tagen/Zeiten) halten sie für machbarer als eine komplette Sperrung. Eine Entschärfung der heutigen Situation versprechen sie sich durch Umorganisationen und bessere Angebote (räumliche und zeitliche Entzerrung des Verkehrs, stärkere räumliche Trennung von ÖPNV und IV, Park & Ride etc.).

3. Umsteigepotentiale

Um die heutige Verkehrssituation in den Städten zu entschärfen, sind neben Verkehrsvermeidung Veränderungen des Verkehrsverhaltens notwendig, insbesondere eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel. Inwieweit in den einzelnen Gruppen Umsteigepotentiale vorhanden sind, wird für Köln anhand der Untersuchungsergebnisse für die einzelnen Typen folgendermaßen grob abgeschätzt:

Gruppe 1: Immobiler

Ein Wechsel zum ÖPNV ist bei den Immobilen nur bei extremen Preissenkungen zu erwarten, da ihre Preiselastizität sehr hoch ist. Aber selbst bei einem deutlich preiswerteren öffentlichen Nahverkehr sind die Fahrgastpotentiale in dieser Gruppe gering. Aufgrund ihrer täglichen Aktivitätsmuster ist dieser Typ ziemlich immobil bzw. hat einen relativ geringen Aktionsradius, der zu Fuß oder mit dem Fahrrad ausreichend erschlossen wird. Insgesamt brauchen die Immobilen nur selten Verkehrsmittel und würden daher nur sehr sporadisch den ÖPNV nutzen.

Gruppe 2: Autoverzichter

Aus dieser Gruppe sind keine zusätzlichen Potentiale für den ÖPNV zu erwarten. Bei einer einschneidenden Veränderung der Lebenssituation (z.B. Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel) besteht eher die Möglichkeit von Fahrgastverlusten für den ÖPNV. Wenn sich die Voraussetzungen für das Fahrradfahren in Köln verbessern, sind außerdem Verlagerungen vom ÖPNV auf das Fahrrad denkbar.

Gruppe 3: Wahlfreie Abwäger

Die Mitglieder dieser Gruppe legen heute bereits einen großen Teil ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Daß die wahlfreien Abwäger ihre Verkehrsmittelwahl zugunsten des Autos verändern, ist unter heutigen Bedingungen eher unwahrscheinlich. Eine stärkere Nutzung des ÖPNV z.B. in der Freizeit ist durch Angebotsverbesserungen denkbar. Fahrgastverluste sind bei einer Verbesserung der Radfahrbedingungen oder bei einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebots möglich.

Abbildung 3: Verkehrsteilnehmer in Köln, Übersicht über die Gruppenprofile (1. Teil)

	Gruppe 1 Immobilie	Gruppe 2 Autoverzichter	Gruppe 3 Wahlfreie Abwäger
Alter, Geschlecht	überwiegend Frauen	um 30 Jahre alt	überwiegend Frauen
Typisches	überwiegend geringes Einkommen keine Großstadt- menschen geringer Aktionsradius	kinderlose Haushalte aktiv, sportlich, umweltbewußt	aktiv, kontaktfreudig Verantwortung für Mensch und Natur
Biogra- phisches	ohne Pkw- Führerschein	mit dem Auto aufge- wachsen „selbstver- ständlicher“ Führer- scheinerwerb Auslöser zum Auto- verzicht gehabt	Führerschein- erwerb „mit Grund“
Verkehrs- mittelwahl	überwiegend zu Fuß auch auf längeren Strecken	überwiegend ÖPNV auch Fahrrad und zu Fuß wichtig	alle Verkehrsmittel zur Verfügung Verkehrsmittelwahl je nach – Zeit – Zweck – Ziel – Situation
wesentliche Merkmale der Einstellung	Aversionen gegen Autoverkehr und seine Belastungen Angst/Unsicherheit und daraus ent- stehender Mobilitäts- verzicht	„Es gibt immer eine Lösung ohne Auto“	kritisches Verhältnis zum Auto bereit Unbequemlich- keiten in Kauf zu nehmen Angst/Unsicherheit und deren Bewäl- tigung ein Thema
Visionen zum Verkehr der Zukunft	weniger Autoverkehr autofreie Innenstadt	weniger Autoverkehr autofreie Innenstadt Verbesserungen für den Radverkehr	besserer ÖPNV autofreie Innenstadt Verbesserungen für den Radverkehr

Abbildung 3: Verkehrsteilnehmer in Köln, Übersicht über die Gruppenprofile (2. Teil)

	Gruppe 4 ÖV-freundliche Autofahrer	Gruppe 5 ÖV-Ablehner	Gruppe 6 Autofahrer aus Leidenschaft
Alter, Geschlecht	mehr Männer als Frauen ab Ende 20	Männer zwischen Anfang 20 und Ende 60 Frauen zwischen Anfang 20 und Ende 30	Männer über 60
Typisches	überwiegend Akademiker	sehr heterogene Gruppe	
Biogra- phisches	„selbstverständlicher“ Führerscheinwerb		ohne Auto aufgewachsen
Verkehrs- mittelwahl	überwiegend Auto	größtenteils überwiegend Auto z.T. überwiegend ÖPNV, Umstieg auf Auto angestrebt	überwiegend Auto
wesentliche Merkmale der Einstellung	Zeit und Bequemlichkeit wichtig Verfügbarkeit bedeutsam kritische Beurteilung des Autoverkehrs kritische Beurteilung des eigenen Verhaltens	Ablehnung des ÖPNV „weiche“ Faktoren als wesentlicher Kritik- punkt Umstieg vom Auto auf den ÖPNV für die wenigsten vorstellbar	Fahrtzwecke freizeit- orientiert Fahrt als Erlebnis
Visionen zum Verkehr der Zukunft	weniger Autoverkehr z.T. detaillierte Alternativkonzepte Hälfte für autofreie Innenstadt	Skepsis, ob Verän- derungen überhaupt möglich autofreie Innenstadt nicht realisierbar	Befürwortung einer autofreien Innenstadt Skepsis, ob realisierbar Entschärfung des Verkehrs durch Entzerrung

Gruppe 4: ÖV-freundliche Autofahrer

Unter heutigen Bedingungen ist das Umsteigepotential bei den ÖV-freundlichen Autofahrern als nicht besonders hoch einzuschätzen. Sollte es durch Restriktionen für den Autoverkehr oder weitere gravierende Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erheblich längeren Fahrzeiten mit dem Auto kommen, ist zumindest im Berufsverkehr mit Verkehrsmittelwechseln zu rechnen.

Gruppe 5: ÖV-Ablehner

Die ÖV-Ablehner äußern sehr deutlichen Unwillen über den Nahverkehr in ihrer Stadt. Nur bei grundlegenden Image- und Angebotsverbesserungen ist daher mit Fahrgastpotentialen für Bus und Bahn zu rechnen. Um die Personen der Gruppe, die heute noch ÖPNV fahren, als Fahrgäste zu halten, sind neben quantitativen Angebotsverbesserungen insbesondere Maßnahmen notwendig, die das Wohlbefinden steigern (Geräusche, Gerüche, Klima etc.).

Gruppe 6: Autofahrer aus Leidenschaft

Auch wenn das Verkehrsaufkommen weiter zunimmt, werden die Autofahrer aus Leidenschaft entsprechende Nischen niedrigen Verkehrsaufkommens finden und weiter Auto fahren. Wenn sie z.B. im Alter ihren Wagen abschaffen, werden sie insgesamt weniger Wege unternehmen. Innenstadtfahrten werden bereits heute mit dem ÖPNV durchgeführt, Vergnügungsfahrten werden ersatzlos ausfallen. Daß es durch diesen Personenkreis zukünftig zu spürbaren Fahrgaststeigerungen kommt, ist nicht zu erwarten.

4. Schlußfolgerungen

Die Komplexität des Themas „Verkehrsverhalten“ und die Unterschiedlichkeit der einzelnen Typen von Verkehrsteilnehmer machen schnell deutlich, daß es, weil es *den* Verkehrsteilnehmer oder *die* Verkehrsteilnehmerin nicht gibt, auch nicht *die* Lösung zur Ausschöpfung weiterer Fahrgastpotentiale geben kann. Grundsätzlich und unabhängig von den Gruppenspezifika gilt jedoch, daß es Voraussetzung für eine häufige Nutzung des ÖPNV ist, das System zu begreifen und seine Benutzung zu erlernen. Dafür ist eine einfache Zugänglichkeit zum ÖPNV-System notwendig, z.B. durch eine einfache Tarifstruktur, ein übersichtliches ÖPNV-Netz und ein funktionierendes und einfach zu handhabendes Informationssystem. Ein Gesprächsteilnehmer formulierte sinngemäß: Eigentlich müßte das ÖPNV-Fahren erlernt werden wie das Autofahren. Eine Einschätzung, die durchaus plausibel ist.

ÖPNV zu fahren muß erst zur Gewohnheit werden, damit er als Wahlmöglichkeit des einzelnen tatsächlich Berücksichtigung findet. Daß diese Forderung nicht unmöglich ist, beweisen die Fahrten in die Innenstadt. Die Wegerelation Wohnstandort – Innenstadt mit Bus und Bahn zu bewältigen, wird selbst von Vertretern der autofahrenden Gruppen praktiziert und stößt auf keinerlei Probleme. Eine Forderung zur Verbesserung des ÖPNV, die sich

durch alle angetroffenen Gruppen hindurch zieht, ist der Wunsch nach mehr und freundlichem Betreuungspersonal (z.B. statt Automaten). So schwärmten nahezu alle Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen von der Institution des Schaffners, ein Thema, das jeweils von den Interviewten selbst in das Gespräch eingebracht wurde.

5. Schlußfolgerungen für ausgewählte Gruppen

Nach der Grobeinschätzung der Umsteigepotentiale sind Fahrgäste insbesondere aus den Gruppen 3, 4 und 5 zu gewinnen. Aus den Untersuchungsergebnissen soll für diese Typen abgeleitet werden, welche Strategien zu einer stärkeren Bindung an den ÖPNV führen können. Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten können dabei sowohl im Autoverkehr als auch im ÖPNV ansetzen, z.B.:

- Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr, wie Straßenrückbau, Parkplatzreduzierung und -verteuerung, Sperrung der Innenstadt etc.
- Verbesserungen im ÖPNV-Angebot

Wie die Wirkung der jeweiligen Ansatzpunkte im Hinblick auf die unterschiedlichen Gruppen einzuschätzen ist, soll im folgenden kurz dargestellt und begründet werden.

Gruppe 3: Wahlfreie Abwäger

Stärkere Restriktionen für den Individualverkehr würden bei den Abwägern kaum wirksam, da diese das Auto heute bereits nur noch in Situationen benutzen, in denen die Ziele mit dem ÖPNV gar nicht oder unter unverhältnismäßig höherem Zeit- oder Kostenaufwand erreichbar sind. Abgesehen vom zu Fuß gehen und Radfahren ist das Hauptverkehrsmittel dieser Gruppe der ÖPNV. Das Fahren mit Bussen und Bahnen ist für sie vernünftig und umweltfreundlich. Es beruhigt das schlechte Gewissen, das sie aufgrund der allgemeinen Verschlechterung der Lebensqualität für Mensch und Natur haben. Und es bietet Kommunikationsmöglichkeiten, die von ihnen in einer stärker individualisierten Gesellschaft mehr und mehr gesucht werden.

Die Gruppe der wahlfreien Abwäger hat – wie auch die Gruppe der Autoverzichter – im Unterschied zu den anderen Gruppen den veränderten Werthaltungen bereits Verhaltensänderungen folgen lassen. Die Vertreter dieser Gruppe lassen sich durchaus als sogenannte Trendsetter interpretieren, d.h. bei Verfolgung der Grundstrategie, die anderen Gruppen stärker für den ÖPNV zu gewinnen, sollten sich die Verkehrsbetriebe an diesen Gruppen 2 und 3 orientieren. Für die wahlfreien Abwäger ist die Benutzung des ÖPNV kein Problem. Aber auch sie bemängeln das Tarif- und Informationssystem, nicht weil sie nicht damit zu recht kommen, sondern weil sie Schwierigkeiten haben, es Fremden zu erläutern. Da es sich bei ihnen um sehr kommunikative Typen handelt, übernehmen sie die Einweisung von Fremden teilweise trotzdem und mit großer Leidenschaft.

Trotz der schon hohen Bedeutung des ÖPNV kann insbesondere durch einen Ausbau des Streckennetzes und eine zeitliche Ausdehnung des Angebots eine stärkere Anbindung an den ÖPNV erreicht werden. Bei dieser Gruppe betrifft das im wesentlichen den Freizeit-

verkehr, bei dem der ÖPNV-Anteil noch erhöht werden könnte. Eine Beseitigung baulicher Kritikpunkte, von denen in den Gesprächen eine Vielzahl konkret genannt wurden, könnte ebenfalls die Zufriedenheit mit den Verkehrsbetrieben und damit die Bindung an den ÖPNV stärken.

Gruppe 4: ÖV-freundliche Autofahrer

Während bei den wahlfreien Abwägern Einstellung und Verhalten übereinstimmen, wird bei den ÖV-freundlichen Autofahrern eine deutliche „Schere“ zwischen geäußelter Meinung und tatsächlichem Verhalten sichtbar. Die Einstellung (möglichst viel den ÖPNV zu benutzen) steht ihrem Verhalten (in der Hauptsache Auto zu fahren) gegenüber. Deshalb werden in dieser Gruppe Maßnahmen zur Verbesserung und Ausweitung des öffentlichen Verkehrs nicht greifen. Die ständige Verfügbarkeit des Verkehrsmittels und die Bequemlichkeit sind den Mitgliedern dieser Gruppe sehr wichtig. Diesen Ansprüchen kann aber kein ÖPNV-System gerecht werden. Weder kann jede Person eine Haltestelle vor der Tür haben, noch ist ein über 24 Stunden durchgehender 5-Minutentakt auf allen Linien bezahlbar.

Maßnahmen zur Ausschöpfung dieses gruppenspezifischen Umsteigepotentials werden daher im wesentlichen bei Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr ansetzen müssen. Diese Restriktionen müssen bewirken, daß die Benutzung des ÖPNV deutlich schneller, bequemer oder preiswerter als das Auto wird (z.B. separate Busspur, Vorrangschaltung an Lichtsignalen). Um Verhaltensänderungen zu erreichen, müssen die Maßnahmen einschneidend und damit deutlich spürbar sein. Nur so wird es gelingen, die (noch) stark emotionale Bindung an das Auto aufzuweichen. Denn über eine Bewußtseinsveränderung sind kaum Verhaltensänderungen zu erwarten. Flankierend zu den Restriktionen für den Autoverkehr ist es notwendig, daß die Verkehrsbetriebe ihre Stärken, z.B. Möglichkeiten des Zeitgewinnes oder besserer Zeitnutzung, den Leuten auch plausibel machen.

Gruppe 5: ÖV-Ablehner

Um ÖV-Ablehner an den ÖPNV zu binden, scheint eine Imageveränderung des öffentlichen Nahverkehrs und seines Betreibers unerlässlich. Die ÖPNV-Ablehnung in dieser Gruppe hängt eng mit der Situation in ihrer eigenen Stadt zusammen; denn in den Gesprächen werden häufig positive Beispiele der Benutzung von Bussen und Bahnen aus anderen Städten erwähnt. Das System ihrer eigenen Stadt halten sie derzeit für nicht leistungsfähig.

Die Benutzung des ÖPNV in Köln wird in dieser Gruppe als bedrohlich, abstoßend, schwer verständlich, kurz als „ätzend“ empfunden. Die Kritikpunkte liegen – nicht zuletzt mangels Erfahrung mit Bussen und Bahnen – nicht so sehr im Bereich des ÖPNV-Angebotes. Vielmehr sind es Gerüche, Temperatur, Geräusche etc., die zu einer Ablehnung des ÖPNV führen. Besonders in einer Verbesserung dieser „weichen“ Angebotsfaktoren liegen die Ansatzpunkte, um den öffentlichen Nahverkehr für die ÖV-Ablehner zu öffnen. Dazu gehören z.B. Veränderungen im Bereich Sauberkeit, attraktive Gestaltung der Fahrzeuge, Bahnhöfe und Haltestellen, Gewähr für die persönliche Sicherheit, ausreichend Platz und eine gute Belüftung in den Fahrzeugen, zuvorkommende Behandlung durch das Personal etc.

Der Teil der Zielgruppe, für den eine entsprechende Imagesteigerung gelingt, würde aufgrund seines Verkehrsverhaltens in die Gruppe 4: ÖV-freundliche Autofahrer rutschen. Ein Sprung von Gruppe 4 zu Gruppe 3 scheint sehr viel schwieriger erreichbar zu sein als der Sprung von Gruppe 5 in Gruppe 4, da dieser einen Abschied von der emotionalen Bindung an das Auto voraussetzt. Durch restriktive Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr sind seitens der ÖV-Ablehner keine Verhaltensänderungen zu erwarten. Bereits heute ist dieser Typ eher bereit, Nachteile im Autoverkehr hinzunehmen als mit dem ÖPNV zu fahren. Ohne Imageveränderungen des öffentlichen Verkehrs wird es auch bei weiteren Verschlechterungen für den motorisierten Individualverkehr bei dieser Einstellung bleiben.

Abstract

Classification of city road users: Cologne as an example

Using the method of narrative interviews it was the goal to identify types of individuals which cover the complex aspects of urban mobility. The interviewed individuals could be classified to six types:

- type 1 – immobiles
- type 2 – road users without car (deliberately)
- type 3 – mode decision case to case (all modes available)
- type 4 – car users (pro public transport attitude)
- type 5 – car users (anti public transport attitude)
- type 6 – passionate car users

City road users characterized by type 2 or 3 have already drawn consequences out of the changes in social values (environmental protection, quality of life) and attitudes against public transport. In future this group might play a trendsetter role in favour of the public transportation sector.

INHALT DES HEFTES:

Zur Bedeutung der Telekommunikation für die
Institutionalisierung von Informationsmärkten
und deren Wirkung für den Wettbewerb
auf internationalen Verkehrsmärkten
am Beispiel Tourismus

Von Matthias Ernst, Würzburg

Seite 89

Eine Zukunftsvision des InterCity Systems
Notwendige Änderungen in der Fahrplan-
und Tarifgestaltung

Von Reinhard Clever, Berkley

Seite 121

Die neue Bahn AG – Möglichkeiten einer
verstärkten Inanspruchnahme der Schiene
durch die Wirtschaft

Von Dieter Lindenblatt, Duisburg und Matthias Gierse, Düsseldorf

Seite 148

Verbesserung des Verkehrssystems
durch kontrollierten Wettbewerb

Von Wilfried Echterhoff, Hartmut Häcker, Wuppertal
und Robert Kühner, Overath

Seite 157

Ausländische Gefahrgut-Lkw – ein Sicherheitsrisiko?

Von Norbert Müller, Duisburg

Seite 172

Manuskripte sind zu senden an die Herausgeber:

Prof. Dr. Herbert Baum
Prof. Dr. Rainer Willeke

Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln
50923 Köln

Verlag – Herstellung – Vertrieb – Anzeigen:

Verkehrs-Verlag J. Fischer, Paulusstraße 1, 40237 Düsseldorf
Telefon: (02 11) 9 91 93-0, Telefax (02 11) 6 80 15 44

Telex 8 586 633 vvfj

Einzelheft DM 21,25 – Jahresabonnement DM 78,15
zuzüglich MwSt und Versandkosten

Für Anzeigen gilt Preisliste Nr. 10 vom 1. 1. 1994

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Es ist ohne ausdrückliche Genehmigung des Verlages nicht gestattet, photographische Vervielfältigungen, Mikrofilme, Mikrophotos u. ä. von den Zeitschriftenheften, von einzelnen Beiträgen oder von Teilen daraus herzustellen.